ladifesa del popolo
#11 - LA CITTÀ DEL FUTURO
25 DICEMBRE 2022

In sella ai droni

Dati e tecnologie governeranno spazi e bisogni dell'uomo

mappe

PROGRAMMAZIONE SENZA UTOPIA

L'eredità nelle strade di città

Guardiamoci attorno e troveremo azzardi urbani di un passato che non è stato in grado di pensare al futuro. Oggi, relazioni e bisogni sono la risposta

Giovanni Sgobba

«**Le città sono un insieme di tante cose:** di memoria, di desideri, di segni d'un linguaggio; le città sono luoghi di scambio... ma questi scambi non sono soltanto scambi di merci, sono scambi di parole, di desideri, di ricordi». Mezzo secolo fa, nel 1972, Italo Calvino nel suo libro *Le città invisibili* consegnava ai lettori e alle generazioni future di cittadini, urbanisti, architetti, pensatori, un "promemoria" per non disorientarsi negli incasinati ingorghi e intrecci di strade e uomini, rispondendo alla domanda "che futuro dare al cosmo cittadino?".

L'Italia, a un concetto moderno di città, ci arriva tardi. Nell'Ottocento era già sviluppato a Parigi o a Londra; nella penisola del neonato Regno d'Italia, invece, attorno al 1870 Milano contava 260 mila abitanti, Roma 244 mila. Roma, l'*urbs* antica per eccellenza, tanto maestosa e imponente, quanto incombente per concepire un'idea nuova di città. Così gli agglomerati urbani, causa anche del ritardo dell'industrializzazione, non sono altro che epicentri delle loro fertili e produttive campagne. Periferia e centro sarà una costante dicotomia che investirà e investe tutt'oggi qualsiasi riflessione, pensiero, costruzione di come modulare il cittadino nel contesto urbano, per farlo sentire parte integrante e non esterno, ghettizzato.

A inizio Novecento, la città in Italia prima ancora che costruita andava inventata. Ci arriva il Futurismo. Umberto Boccioni intuisce che il confine va erodendosi: distese di campi, casolari e buoi utili per arare lasciano gradualmente il terreno alla città come spazio di dinamismo e nuova vitalità, con le officine, le macchine e le iconiche ciminiere fumanti che ascendono al cielo. È tutto chiaro nel dipinto del 1909, *Periferia*: una tensione, data anche dall'oscurità del cielo fumoso, delle ciminiere e dell'urbanizzazione che fagocitano la campagna fatta di strade di brecciolino, aree verdi e cavalli. Antonio Sant'Elia è ancora più esplicito nel suo manifesto *L'architettura futurista,* in cui le città sono un continuo cantiere tumultuante, dove le scale – retaggio del passato – devono essere sostituite dai moderni ascensori esterni ai palazzi. Palazzi e case che devono abbandonare pittura e scultura per uno schematismo fatto di ferro, vetro e cemento.

¶

C'è tanta, troppa utopia in Sant'Elia, ma c'è anche un pensiero onesto, diretto: «Ogni generazione dovrà fabbricarsi la sua città». Una sfida nella sfida che si carica di responsabilità: come può l'uomo dell'oggi edificare la città del futuro, immaginando esigenze, stili di vita, necessità, variazione della popolazione del domani? Dell'immediato domani o di quello ancora più in là? Il nostro paesaggio, anche quello di Padova e del Veneto, porta con sé cicatrici di azzardi passati, di ottimistiche previsioni rivelate poi fallimentari. Abbiamo ereditato edifici vuoti, eco-mostri disabitati, scheletri di cemento collocati in aree urbane che li hanno rigettati. Ma, per fortuna, non c'è solo questo. Dusty Eye è un progetto artistico, creato dall'artista visionario Jacopo Masini: un connubio tra linguaggi espressivi diversi che unisce numerosi fotografi, illustratori, *street artist* e mira a creare cortocircuiti tra il presente, passato e il futuro e lo fa attraverso la narrazione di futuri possibili: «La mostra "Maxtor e il teletrasporto lunare" (presentata a Padova all'ultimo festival di fotografia Photo open up e copertina di questo numero di Mappe, *ndr*) ragiona sul concetto di fotografie d'epoca future – racconta **Federica Manna**, curatrice artistica – Gli scatti presentati sono avvenuti nel 2154 e nel corso del tempo il supporto fotografico digitale ha avuto modifiche, perso pixel e risoluzione, ma raccontano ancora com'era Padova a quei tempi: una città in costruzione e ampliamento, ricca di elementi naturali la cui attenzione nel corso di 132 anni non è diminuita, ma aumentata, così come la tecnologia a disposizione. Gli scatti raccontano, in una visione *solar punk*, di come le città possano diventare luoghi dove l'architettura storica e quella contemporanea possano convivere armoniosamente, in un'ottica propositiva di miglioramento delle condizioni urbane in contraddizione con le immagini di città deturpate, deteriorate e abbandonate legate a una tradizione fantascientifica che propone con pessimismo quali potranno essere i cambiamenti sociali e urbani futuri».

Scacciamo, dunque, il pessimismo ma fotografiamo il domani: l'Istat prevede in Veneto, da qui a vent'anni, più 77 per cento di padri single e il più 16 per cento di coppie senza figli. La programmazione della città futura dovrà assecondare questi numeri o si è ancora in tempo per contrastarli, permettendo ai cittadini dell'oggi di vivere bene, guardare con serenità al divenire, assecondando le istanze di mobilità dolce, servizi garantiti per tutte le fasce di popolazione, riduzione dell'inquinamento a favore del verde? Riprendendo il lascito di Italo Calvino, per quando al giorno d'oggi sono le merci e la logistica a incidere sugli sviluppi urbani e periferici, le città sono scambi, non solo immateriali, ma di esperienze, dell'esserci qui e ora: «D'una città non godi le sette o settantasette meraviglie, ma la risposta che dà a una tua domanda».

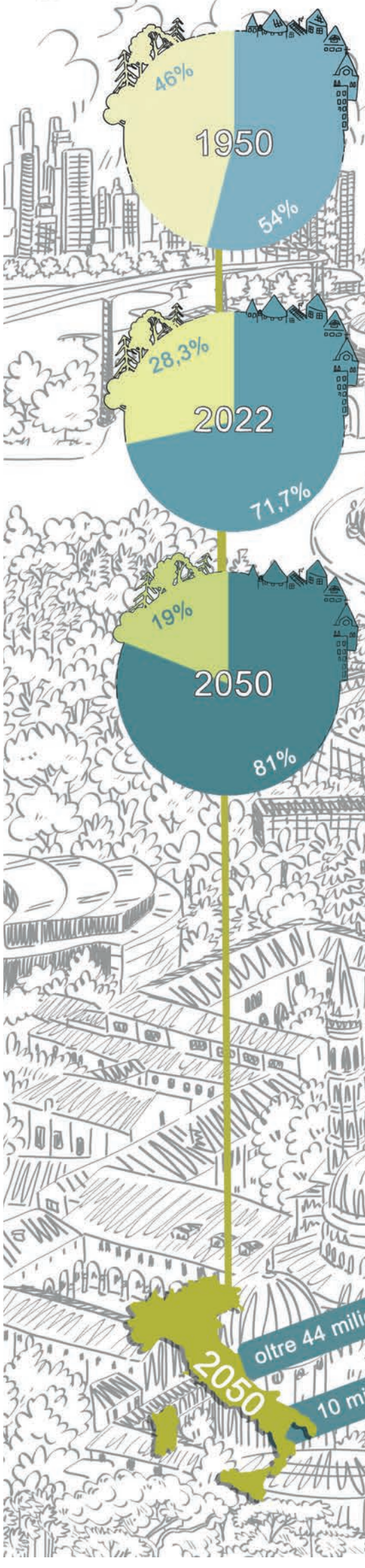
FOCUS IMMAGINI
In alto, *Periferia* è un dipinto di Umberto Boccioni del 1909. A destra, l'infografica a cura di Giorgio Romagnoni: sullo sfondo di una Padova futuristica, i dati che evidenziano spopolamento e invecchiamento.
In copertina, il progetto artistico e visionario del collettivo Dusty Eye a cura di Jacopo Masini e realizzato da Mattia Sanarico e Max Menghini, raffigura la Padova del 2154.

L'INFOGRAFICA

IN CHE DIREZIONE STIAMO ANDANDO?

DIFFERENZA ABITANTI CITTÁ/CAMPAGNA

Dati del World Urbanization Prospects, Onu



2042, UN VENETO DI SINGLE E DI ANZIANI

- +16% coppie senza figli
- -22% coppie con figli con più di 20 anni
- -24% coppie con almeno un figlio con meno di 20 anni
- +29% uomini senza figli (+9 su media nazionale)
- +77% padri single (+17 su media nazionale)

2050
oltre 44 milioni e 670 mila italiani in città
10 milioni e 500 mila italiani in campagna

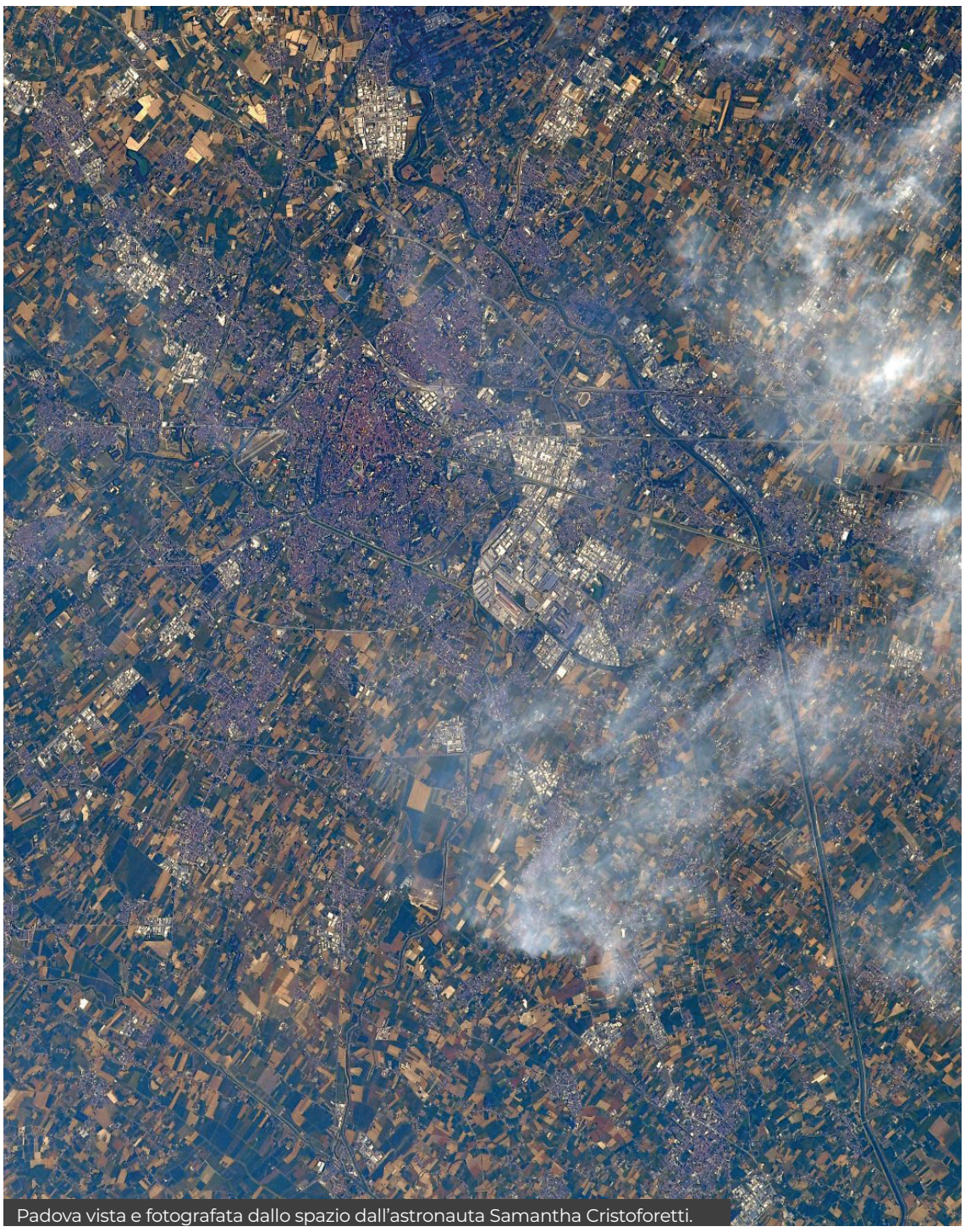
2042
Dati ISTAT

IL PROBLEMA DEGLI ALTRI

Nel corso del Novecento il modello urbanistico è cambiato più volte, dalle città industriali alla città diffusa. Anche il Veneto ragiona sul cambiare pelle

L'era della villetta padovana è in crisi

Gianluca Salmaso



Padova vista e fotografata dallo spazio dall'astronauta Samantha Cristoforetti.

Secondo gli esperti del 1894, Londra avrebbe dovuto spopolarsi entro 50 anni. Oltreoceano, a New York, nel 1898, una conferenza internazionale di urbanistica metteva al centro del dibattito l'aumento esponenziale del numero dei cavalli. Alla storia passerà come la "grande crisi del letame di cavallo", metafora di come i problemi che oggi sembrano insormontabili di fatto siano già consegnati alla storia da un'innovazione di cui, magari, non abbiamo ancora capito le potenzialità.

Se, infatti, alla fine del diciannovesimo secolo ciò che sembrava impossibile era conciliare le necessità di alimentazione con lo smaltimento delle deiezioni dei cavalli usati per il trasporto senza aumentare ulteriormente il numero delle bestie in città, oggi troviamo abbastanza surreale il fatto che nessuno avesse colto le implicazioni del primo viaggio in automobile avvenuto nel 1888. Anche il Veneto sta affrontando un'ennesima transizione: nel corso del Novecento il modello urbanistico è cambiato più volte, dallo sviluppo delle città industriali alla città diffusa del piccolo è bello all'insegna del "casa e capannone". Ora la pandemia e i mutamenti del contesto economico hanno finito per rimettere tutto in discussione: «Dobbiamo ancora vedere verso cosa si stia andando – chiosa **Michelangelo Savino**, docente di tecnica e pianificazione urbanistica dell'Università di Padova – Il modello culturale resiste ma viene messo in discussione dalle famiglie che registrano costi e iniziano a porsi delle domande».

Città o campagna

Una villetta a piani sfalsati, in periferia, con il garage e la taverna col caminetto: un prototipo di abitazione noto come "alla padovana" così frequentemente replicato da aver colonizzato paesi e frazioni diventando *status-symbol* di una borghesia urbana riparata in periferia, nella cintura.

La città come una calamita attrattiva

«In termini globali, è dagli anni Duemila che la maggior parte delle persone sul pianeta Terra vive nelle città – spiega il prof. **Stefano Zaggia** dell'Università di Padova – In precedenza non era così e si assiste a una continua attrazione della città nei confronti dei piccoli borghi e dell'abitare disperso».

OGNI CITTÀ DEVE SEGUIRE LE SUE PECULIARITÀ

Smart city, dove i dati faranno vivere meglio i cittadini

Giovanni Sgobba

Tre torri, tra cui un grattacielo di 100 metri che sarà il più alto in Veneto. Oltre 230 appartamenti autosufficienti, grazie al fotovoltaico installato sulle facciate delle torri e alle turbine in cima per la produzione di energia eolica. Il complesso ricorderà il Bosco verticale realizzato a Milano da Stefano Boeri perché gli edifici vedranno arbusti collocati in vasche nelle ampie terrazze. È il Zairo Urban Forest, il progetto da 80 milioni di euro che sorgerà a Padova, in zona San Lazzaro, in prossimità del nuovo ospedale. Taglio del nastro nel 2025 e appartamenti già in vendita a duemila metri quadri.

E sì che lo stesso Bosco verticale viene citato da Un-Habitat, il programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani, come modello virtuoso di residenza sostenibile e riforestazione metropolitana, ma allo stato attuale la transizione ecologia è un fatto per ricchi? «Possiamo perseguire questo tipo di edilizia, ma deve diventare una strada democratica, cosa che attualmente non è – evidenzia **Margherita Cera**, assessora del Comune di Padova che annovera tra le varie deleghe anche quella alla Soft city – Il Bosco verticale è la soluzione per una famiglia media? No. Io punterei anche sui tetti verdi, ci sarebbero tante aree nella zona industriale di Padova da riconvertire, ma oggi questa edilizia è insostenibile».

Lo scorso novembre, l'assessora ha partecipato all'Intelligent Cities Challenge (Icc) Mayors Forum di Barcellona, un'iniziativa della Commissione Europea che supporta 136 città nell'implementazione di tecnologie d'avanguardia per una trasformazione intelligente e sostenibile delle città.

Assorbendo le esperienze delle altre realtà urbane, cosa è emerso? Come si progetta una città del futuro?

«Il confronto con gli altri sindaci ha ribadito la necessità del *Green deal* (iniziative politiche proposte dalla Commissione europea con l'obiettivo di raggiungere la

11%
Le merci che in Italia si muovono via treno (in Europa 18,7%)

26,1%
Gli italiani che vivono in case non idonee (17,5% in Ue)

19%
Gli italiani che nel 2019 hanno detto di non aver mai usato internet

Siamo in una fase di transizione nella quale la popolazione sta cambiando atteggiamento sia rispetto al modello insediativo del passato, sia rispetto a modelli "dissipativi" a livello ambientale dei decenni scorsi. Il docente Michelangelo Savino: «Non abbiamo capito neanche se da un punto di vista pandemico sia meglio abitare in una casetta singola e isolata o in un complesso urbano». Certo è che senza città connesse e "alla portata di tutti", continueremo a ricorrere ai mezzi privati per muoverci alla ricerca dei servizi più vicini

«La cultura che accompagna il modello insediativo si è consolidata nel corso del tempo. Cambia, sta cambiando ma in maniera molto lenta – spiega il docente – Non abbiamo capito bene cosa ci sta succedendo in questi anni, non abbiamo capito neanche se da un punto di vista pandemico tutto considerato sia meglio abitare in una casetta singola e isolata o in un complesso urbano. Si è detto che l'abitare in campagna ha reso più facile la vita delle persone durante il *lockdown,* ma molto spesso è emerso come non fosse tanto l'abitare in condominio quanto piuttosto la qualità dell'alloggio a essere negativa perché non costruito per ospitare, per esempio, lo *smart working*».

L'esperienza della pandemia ha segnato una prima crepa, la crisi energetica di questi mesi ha allargato la frattura. «Qualcosa sta cambiando nella cultura ed è legato ai costi del modello abitativo veneto tradizionale – seguita Michelangelo Savino – Costa di più costruirsi una casa nei piccoli centri perché diventa difficile accedere ai servizi, bisogna ricorrere al mezzo privato per muoversi».

Automobile e mobilità

La città continua si muove su gomma: prima bastava un'auto per famiglia, poi due, oggi è una necessità averne una per ogni componente. Se le periferie si congestionano, le città si riorganizzano intorno a una mobilità sostenibile. «All'interno di molte nostre città i Comuni si stanno attrezzando in tal senso, come Padova, aumentando la rete tramviaria o quello che sta facendo Verona con la filovia o il tentativo di creare sistemi di mobilità integrata sfruttando la ciclabilità – chiarisce Michelangelo Savino – La maggior parte del territorio della nostra Regione viene percorso da mezzi privati ad alto impatto ambientale, in Veneto siamo ancora indietro su iniziative come il *car sharing* (l'utilizzo di un auto a noleggio, *ndr*) e il *car pooling* (un utente mette a disposizione la sua auto da condividere con altre persone, *ndr*) di fronte alle quali non servono solo investimenti e politiche ma serve anche una forte educazione alla mobilità dei residenti».

Anche le soluzioni finiscono per essere difficilmente integrabili: l'elettrificazione dei trasporti, d'attualità nei centri della pianura, è ancora relegata quasi alla fantascienza nelle aree interne e montane del Veneto. Se da un lato, infatti, si parla di portare nella nostra Regione sistemi di trasporto ad altissima velocità come il treno da 1.200 chilometri orari di Hyperloop, la mobilità di merci e persone è ancora una faccenda a benzina o gasolio prettamente individuale che difficilmente, da codice della strada, di chilometri orari ne può fare più di 50.

Turismo e altre sfide

Lo diceva già Marco Paolini nel suo celebre spettacolo teatrale *Il Milione*: «Il turismo è un'industria pesante». Il turismo, infatti, necessita di molta manodopera, ha un forte impatto sul tessuto urbano delle città e si articola su infrastrutture dedicate.

«Il turismo sembra il settore che può risolvere tutte le crisi del sistema industriale, dell'agricoltura – chiosa il professor Savino – I Comuni che devono svilupparsi puntano sul turismo che in alcuni casi viene costruito in modo intelligente, combinandolo con le produzioni agricole, in altri casi viene fatto in modo banale sfruttando la bellezza del paesaggio per richiamare turisti».

Una bellezza che passa anche dai centri storici delle nostre città, ricchissimi di monumenti ma anche di "relitti urbani", come li chiama Stefano Zaggia professore associato in Storia dell'architettura all'Università di Padova. Vecchie caserme, stabili ormai in disuso che, se rigenerati, acquistano nuova vita e dignità. Un ruolo questo che vede in prima fila proprio le università, sempre alla ricerca di spazi da destinare ad aule e dormitori, e la grande

Hyperloop, prototipo del treno supersonico.

Spostarsi a mille km all'ora

Milano - Venezia in una ventina di minuti. Venezia - Napoli nel giro di un'ora. Siamo ancora nel campo della fantascienza, ma in Veneto si studia Hyperloop, la mobilità ideata una decina di anni fa da Elon Musk per il trasporto ultrarapido a guida vincolata di merci e persone tramite capsule che viaggiano in sospensione in tubi d'acciaio. Entro giugno 2023 lo studio di fattibilità per partire nel 2026.

neutralità climatica in Europa entro il 2050, *ndr*) da realizzare cercando di tenere conto delle specificità di ogni città e territorio. Non esiste, insomma, un modello esatto per tutti: per certi aspetti sembra una contraddizione, ci troviamo a livello sovranazionale per poi dire che non possiamo trovare degli standard perché ogni città deve tenere conto delle sue peculiarità. Una città che vive di turismo sarà diversa da quella industriale o che vive di università. Certamente la città del futuro si costruisce tenendo conto dei fabbisogni dei cittadini e coinvolgendoli».

È presto per immaginare droni volanti, ma i servizi delle città saranno sempre più digitalizzati. Che spazio avrà la tecnologia e che controllo avrà l'uomo su di essa?

«Il ruolo centrale lo avrà la possibilità di analizzare i dati. È cosa nota: i dati sono il petrolio di questa epoca, c'è una corsa alla raccolta di informazioni, ma non è altrettanto ben stabilito come utilizzarli. A Padova, molti sono i progetti in cantiere per realizzare la *smart city* intesa come città connessa, capace di raccogliere, interpretare, analizzare i dati legati alla mobilità dolce, che sia flusso di biciclette e mezzi elettrici, o app per gestire i parcheggi ed evitare congestione, traffico e inquinamento. C'è tutta la sensoristica per il settore ambientale e poi quella per rilevare il consumo energetico degli edifici comunali».

Gli studi demografici ci dicono che nei prossimi decenni, l'umanità abbandonerà sempre più la campagna o periferia per vivere in agglomerati urbani che diventeranno calamite, attrattive. La pandemia, però, ha posto il problema degli spazi, dell'abitare in aree anguste e prive di verde e servizi.

Garantire a ciascun cittadino, sia esso del centro e delle altre esterne, stessi diritti e senso di appartenenza sarà una grande sfida?

«La città del futuro sarà inclusiva nel senso più ampio del termine. Padova eroga servizi per 500 mila cittadini, cioè per l'intera cintura urbana ed è il tema della distribuzione organizzata. È la città dei 15 minuti che richiede come prima cosa la prossimità di servizi e, assieme a una politica favorevole, porta alla proliferazione delle cosiddette medie superfici di vendita, la versione contemporanea dei *casoini*. «Nella nostra Regione, per quanto ci sia ancora un forte inquinamento e consumo di suolo, è molto cresciuta la sensibilità alle questioni ambientali – conclude il docente – Questo inciderà sulla mobilità e sulle espansioni residenziali: siamo in una fase di transizione nella quale la popolazione sta cambiando atteggiamento sia rispetto al modello insediativo del passato, sia rispetto a modelli "dissipativi" a livello ambientale dei decenni scorsi. Quello che fa la differenza rispetto ad altre regioni è il ritmo, altrove è più veloce».

Il Veneto, insomma, nonostante tutto sta cambiando davanti ai nostri occhi. Cambiamenti ancora tutto sommato silenziosi, come il vicino di casa che cambia il suv a gasolio con uno elettrico, l'altro che installa i pannelli fotovoltaici sul tetto della rimessa. E se questa stagione passasse alla storia come la grande crisi della villetta alla padovana?

Grande Padova che ingloba gli 11 Comuni contermini. Insieme siamo assegnatari di 21 milioni di euro con i finanziamenti del Por Fesr e per spendere questa somma verrà concordata una strategia unitaria: sappiamo già che un milione di euro saranno investiti sulla digitalizzazione, oltre 4 milioni euro per le politiche abitative, e questo dimostra l'importanza di progettare assieme. Le nuove linee del tram saranno un ulteriore incentivo a una connessione più ampia».

La popolazione italiana invecchia e nascono meno figli. La città del domani deve assecondare questo trend o può intervenire ribaltando le prospettive?

«Noi abbiamo una risorsa enorme, l'università che conta 70 mila studenti: l'inversione al calo demografico è trattenere sul territorio gli studenti che qui ci spendono almeno cinque anni. Le persone rimangono se vivono bene, con un mercato del lavoro florido e condizioni di vita agevoli. Da qui a trent'anni avremo una crisi di competenze e risorse da impiegare nel lavoro».

IL DIRITTO DI ABITARE

La città sotto al tetto

Il benessere abitativo di tutti è l'impalcatura della società. Ma non basta avere una casa, serve "formare" i cittadini

EDILIZIA&CO.

Rossana Certini

Nella graduatoria definitiva di assegnazione dell'Edilizia residenziale pubblica (Erp) dello scorso 30 settembre, nel Comune di Padova sono 1.348 i nuclei inseriti. Solo 44 le domande "respinte" perché non in possesso di tutti i requisiti richiesti dal bando di assegnazione. «Gli alloggi assegnati con questa graduatoria – spiega **Francesca Benciolini**, assessora alle Politiche abitative e all'edilizia residenziale – sono per circa due terzi di proprietà delle Aziende territoriali per l'edilizia residenziale (Ater) e per un terzo del Comune. Sono assegnati man mano che si rendono disponibili, incrociando le caratteristiche dei nuclei con quelle degli alloggi. Il Comune ha, dunque, il compito di assegnare gli immobili sulla base della graduatoria e della disponibilità delle abitazioni».

Attualmente l'Ater Padova gestisce circa novemila alloggi di cui più di settemila di sua proprietà e i restanti dei Comuni di Padova e provincia. Fino a luglio 2022 l'assegnazione è avvenuta sulla base della graduatoria del 2019, dallo scorso novembre si sta assegnando con la nuova graduatoria.

«Nel complesso quest'anno – prosegue l'assessore – prevediamo di arrivare ad assegnare un totale di circa 170 alloggi. Un buon numero considerato che c'è stata un'interruzione di quattro mesi tra il momento in cui era scaduta la vecchia graduatoria e l'avvio delle assegnazioni con la nuova. Interruzione dovuta alla necessaria valutazione dei ricorsi».

I criteri di assegnazione degli immobili sono socio-economici e sono individuati dalla Regione. I Comuni possono aggiungere fino a un massimo di otto punti che solitamente servono a dare valore alle situazioni individuate più critiche come quelle degli anziani soli residenti in città. Al bando di assegnazione possono partecipare i residenti in Veneto.

¶

«Censire quanti alloggi sono liberi oggi a Padova – spiega **Tiberio Businaro,** presidente Ater Padova – è un lavoro molto complicato. Non è ancora disponibile un dato annuale certo per l'anno in corso visto che il bilancio consuntivo sarà approvato nel 2023. Le proiezioni, che fanno riferimento al mese di settembre, ci indicano che gli alloggi Erp, tra Padova e provincia, che necessitano di pronta programmazione per essere riattati e rimessi nella disponibilità per essere assegnati sono 383, di cui 326 hanno bisogno di semplice riatto, 42 di ristrutturazione edilizia pesante e 15 con presenza di mobilia all'interno per i quali, allo stato, risulta impossibile intervenire».

L'Ater, inoltre sta intervenendo su altri 425 immobili, distribuiti tra il capoluogo e la provincia, derivanti in parte dal *turn over* degli inquilini e dagli sfitti di risulta che necessitavano di ingenti risorse per la loro remissione nella disponibilità. I lavori di rimessa a nuovo sono iniziati per 140 alloggi e per altri 285 sono già state avviate le procedure per il recupero. «Inoltre – ricorda il presidente Businaro – il nostro ente su 1.297 alloggi di Padova e provincia è impegnato nella realizzazione di interventi rivolti a migliorare la qualità dell'abitare degli inquilini con il ricorso al Superbonus 110 per cento per un importo complessivo di 122 milioni di euro. È un'occasione irripetibile per la residenzialità pubblica. Questi interventi non creeranno particolari disagi ai residenti e grazie al miglioramento della condizione degli alloggi saranno riqualificate anche le aree in cui gli stessi insistono: questo significa nel complesso un miglioramento della qualità di vita dei cittadini».

¶

Lo scorso giugno sono stati firmati i primi due contratti di partenariato per la ristrutturazione con Superbonus nei comuni di Albignasego, Battaglia Terme, Cadoneghe, Camposampiero, Limena, Cittadella, Piove di Sacco, Conselve, Este, Monselice e Montagnana. Invece, in città, grazie al programma integrato di edilizia residenziale sociale finanziato dallo Stato per un importo di oltre 5.800.000 euro, su un costo totale di 7 milioni di euro, saranno 63 gli alloggi Ater (posti tra via Palestro, via Toselli, via Magenta e via Varese) che saranno oggetto di una consistente riqualificazione edilizia e ambientale.

«Sono interventi – spiega Businaro – che hanno lo scopo di riqualificare il patrimonio residenziale pubblico migliorando la coesione sociale e la qualità della vita dei cittadini».

I lavori del Superbonus sono stati avviati nel mese di novembre e saranno ultimati entro la fine del 2023. «È sempre più chiaro – conclude l'assessora Benciolini – che oggi oltre ad assegnare un alloggio è importante accompagnare le persone perché sappiano gestire l'abitazione nella sua complessità. Livello economico, cura dell'ambiente condominiale, gestione della raccolta differenziata, relazioni con i vicini sono tutte dimensioni che concorrono al benessere abitativo di ogni comunità e alla capacità di tenere nel lungo periodo. Su questo accompagnamento il Comune di Padova sta investendo con progetti pilota perché le persone più fragili o i contesti più complessi siano sostenuti e le assegnazioni degli alloggi possa effettivamente portare a un progetto di vita stabile e sereno».

Pianificazione per l'edilizia cercasi

Da anni non esiste un pianificazione statale per l'edilizia residenziale pubblica, in quanto la competenza è regionale a seguito di provvedimenti legislativi che si sono susseguiti dal 1977. Lo Stato aveva istituito nel 1963 una tassa di scopo, contributi cosiddetti Gescal (acronimo di GEStione CAse per i Lavoratori) con l'obiettivo di allocare in modo sistematico risorse per la costruzione e la manutenzione degli alloggi Erp. Dal 1998 tale imposta è stata abrogata e non esistono specifiche fonti di finanziamento nel bilancio dello Stato. La Regione Veneto ha approvato di recente la nuova norma che disciplina l'edilizia residenziale pubblica (Lr 39/2017), tuttavia non esiste un atto generale di pianificazione, ma atti specifici di finanziamento di singoli interventi.

PROFITTI IN MANO DI POCHI

Merci e logistica saranno sempre loro a modellare le città future?

QUALI ROTTE

Ernesto Milanesi

Mercificata più che umana. "Estrattiva" e non condivisa. *Smart* a senso unico. L'idea di città futura sembra sempre prigioniera della logistica, della speculazione e di tecnologie illiberali. Padova nel suo piccolo non fa eccezione. La visione miope delle merci che cancellano territorio e diritti umani ha già prodotto 105 milioni di euro di debiti con le banche, come si legge nel bilancio 2021 di Interporto Spa. Il boom, sulla carta urbanistica, di studentati universitari è un'altra spia inquietante. Traffico e inquinamento restano la zavorra costante di una città... *uncool*, fuori moda.

Un lampo di autocritica

Il recente convegno "Un cuore metropolitano per il Veneto", promosso da Laser, Libera associazione sviluppo e ricerca, almeno offre un lampo di visioni a confronto. In particolare **Leopoldo Destro**, presidente di Assindustria Venetocentro, che indica il modello aggregativo della sua associazione come metodo: «Servono pianificazione e gestione comune. Certo, anche le infrastrutture. Ma senza dimenticare quelle immateriali, perché cultura e sapere condivisi sono decisivi». L'assessore regionale **Roberto Marcato** mette il dito nella piaga: «La *governance* deve essere politica, i partiti si devono riappropriare di questo ruolo. Purtroppo i leader di oggi hanno solo una visione tattica e guardano al consenso immediato». Infine, l'ex sindaco **Ivo Rossi** elenca i fallimenti dell'idea di Grande Veneto: la Pa-Tre-Ve, la legge sulle città metropolitane che permetteva a Padova di aggregarsi a Venezia, perfino Univeneto fra atenei. «Sistemi complessi spingono a rispondere davvero a come e chi li sa governare».

I paradigmi da sogno

Woven City, la città del futuro ideata da Toyota: 70 ettari alle pendici del monte Fuji, in Giappone. Letteralmente la città intrecciata che rimanda all'origine della casa automobilistica nipponica che produceva telai. Con l'architetto danese Bjarke Ingels che progetta un "laboratorio vivente" e un "ecosistema di celle a idrogeno": trasporti a guida autonoma, robotica dovunque, case intelligenti e totale connessione. In alternativa c'è Telosa: cinque milioni di residenti nel deserto americano. Un'idea da 400 miliardi di dollari concepita da Marc Lore, ex amministratore delegato della catena di negozi al dettaglio Walmart. Ovviamente, architettura *green* e sostenibilità energetica. Neom, provincia di Tabuk, Arabia Saudita. Dovrebbe essere la prima megalopoli planetaria futuribile. Il progetto è disegnato in 26 mila chilometri quadrati, tra il mar Rosso e il golfo di Aqaba. Un'area desertica (grande come il Belgio...) da affidare alle nuove tecnologie per popolare la *super-smart city*. Costo stimato dell'operazione 500 miliardi di dollari, in base al piano annunciato nel 2017 dal principe Mohammed Bin Salman. L'ambizione saudita si concretizzerà?

L'alternativa Onu

Da Nairobi, lo United Nations Human Settlements Programme (il programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani fondato nel 1978) scandisce la raccomandazione che fa la differenza: gli spazi pubblici delle città devono essere non meno del 40 per cento. Ma il "censimento" di due anni fa dimostra come oltre 900 città di 114 Paesi hanno una media del 16 per cento di aree comuni. Dunque, il futuro delle città nell'intero pianeta – al di là delle formule verdi e intelligenti – si gioca ancora fra pubblico e privato, socialità e individualismo, permeabilità e divisioni.

Il rapporto Istat

Focalizzato sul Goal 11 dell'Agenda 2030, relativo alla riduzione dell'inquinamento pro capite prodotto dalle città, in particolare qualità dell'aria e gestione dei rifiuti, il rapporto dimostra una volta di più il vero nodo da sciogliere. Quasi un quarto della popolazione in Italia vive in condizioni tutt'altro che sostenibili. Per altro, dietro il Superbonus di facciata, le abitazioni e gli edifici pubblici andrebbero spesso "rigenerati" senza bisogno di nuove costruzioni. E il trasporto pubblico necessita sempre di maggiori investimenti per diventare valida alternativa.

La cura mancata

Nel 2000, l'urbanista Pierluigi Cervellati pubblica *L'arte di curare la città* argomentando il valore della manutenzione urbana. E smontando il mito del centro storico, dominato da banche e uffici, nelle città che hanno "sfondato" le mura conglobando periferie e campagna.

La sua "architettura artigianale", tuttavia, è rimasta sulla carta. **Pierluigi Cervellati** chiosa così: «Vedo le cinquanta sfumature di nulla: il turismo sempre più di rapina, le città sempre più degradate, gli uomini sempre più stressati e non ho la certezza che il mestiere di urbanista sia servito per difenderci da tutto questo...».

E lo sguardo critico

Se si guarda alle città come miniere, diventa semplice tradurre la metafora. I "giacimenti culturali" sono funzionali al turismo, le "gallerie" al commercio, i "pozzi" alla finanza immobiliare, anche "eduzione" richiama i rischi di catastrofi idriche.

È proprio la città-miniera che sta incarnando compiutamente il "sistema estrattivo". C'è chi accumula ricchezze, mentre spossessa i cittadini. Di nuovo le merci dettano legge sui residenti. Perfino il diritto alla salute, i *brand* culturali o i saperi in formazione offrono occasioni d'oro.

La città, in teoria, è bene comune: spazio di tutti. Ma, di fatto, è terra di conquista, profitti, privatizzazioni. L'erosione del patrimonio pubblico è stata la regola sussidiaria della globalizzazione come ideologia.

Ancora: la logistica, che spiana la strada alla volontà di potenza estrattiva. Grande distribuzione significa scale di grandezza ciclopiche. Gli acquisti *online* si reggono sul trasporto sempre più veloce. E ogni produzione deve fluidificare al massimo il collegamento ai consumi.

A ben guardare, c'è un fondamento logistico addirittura nelle piattaforme del turismo post-moderno, come nei "corridoi virtuali" della città futura: la nuova miniera?

Ambiente, un dazio per le importazioni

Per la prima volta al mondo, l'Unione europea è pronta ad adottare un "dazio ambientale", un'imposta che andrà a colpire i beni industriali (dei settori acciaio, alluminio, cemento, fertilizzanti, elettricità, ma anche idrogeno) importati sul territorio comunitario e che hanno prodotto particolari volumi di emissioni nocive. L'accordo è stato trovato, lo scorso martedì 13 dicembre, dal Parlamento e dal Consiglio. L'entrata in vigore dipenderà da una riforma del mercato delle emissioni nocive. L'obiettivo del dazio ambientale (in inglese *carbon border adjustment mechanism*) è di evitare il trasferimento in paesi terzi della produzione inquinante di imprese europee.

DIGITALIZZAZIONE DELL'ESISTERE

Consumare la città ma senza abitarla

Seoul sta sperimentando una sua versione nel metaverso nella quale cittadini-*avatar* potranno svolgere commissioni o sporgere denunce. Ci si chiede, nelle città intelligenti, che fine faranno le persone e le relazioni identitarie che si hanno con i luoghi reali

Francesca Campanini

L'**immaginario futuristico** della *smart city* spesso prefigura scenari utopici in cui l'efficienza perfetta creerebbe un paradiso in terra, oppure una realtà distopica che farebbe dei cittadini utenti passivi. *Etnografie delle smart cities. Abitare, relazionarsi e protestare nelle città intelligenti italiane*, raccolta di saggi curata dagli antropologi urbani Lorenzo D'Orsi e Luca Rimoldi, va oltre queste letture astratte e adotta un approccio dal punto di vista delle pratiche, degli immaginari e soprattutto degli esiti imprevisti delle politiche urbane nelle città intelligenti. Viene da chiedersi che fine facciano le persone, le loro relazioni e il rapporto con gli spazi che abitano.

Lorenzo D'Orsi, il dibattito su pregi e difetti della *smart city* è ampio, eppure dal vostro punto di vista "limitato". Perché?

«Un conto è ciò che prevede il modello della *smart city*, di cui possiamo fare un'analisi trionfalistica o critica, un conto è come sono implementate queste politiche intelligenti, *smart*. L'approccio trionfalista è ingenuo, perché considera lo spazio urbano come omogeneo. Adotta anche un atteggiamento fideistico verso la tecnologia: come se essa da sola potesse risolvere le questioni. I critici di questo modello sottolineano invece che la *smart city* promette inclusione e creatività ma si fa sempre promotrice di iniziative *business-oriented* (orientate alle attività commerciali, *ndr*) che producono privatizzazione degli spazi urbani, riduzione dei cittadini a utenti passivi o de-politicizzazione dei conflitti. Queste sono critiche molto valide, eppure rischiano anch'esse di rimanere incagliate al momento della progettazione. L'antropologia urbana e gli studi sulla *smart city*, invece, lavorano per sviluppare un approccio dal basso, che si concentra sul piano di pratiche imprevedibili e indisciplinate dell'abitare. Esse portano a vivere la città in maniera diversa da come è stata progettata dagli urbanisti, dagli architetti e dagli amministratori».

Spesso, però, si parla di una tendenza a consumare la *smart city* piuttosto che abitarla...

«Per quanto riguarda il consumo ci sono diverse interpretazioni, c'è chi riflette sulla società dei consumi con un approccio critico, che deriva dalla Scuola da Francoforte, e chi si rifà ai Cultural Studies inglesi, i quali non vedono il piano della fruizione e del consumo come passivo. L'acquisto e il consumare si rivelano grandi spazi in cui si costruiscono le identità delle persone, sia dei singoli che delle sottoculture. Credo che questo valga anche per quanto riguarda come si consuma la città: gli utenti consumatori non sono mai passivi. Inoltre la *smart city* richiama un vecchio dibattito attorno alla globalizzazione, che verte sulla dicotomia tra la fazione degli omologanti e quella degli ibridanti. Secondo il sociologo George Ritzer ovunque si produce una dimensione standard del consumo della città e di una "non cultura". Avviene una globalizzazione del nulla, cioè di forme sociali controllate centralmente, che sono prive di contenuti distintivi e peculiari. Dall'altra parte c'è chi sostiene che la globalizzazione spinga a rivitalizzare vecchie differenze o a crearne di nuove. L'interesse di ricerca si sposta sul modo in cui queste tendenze globali interagiscono con i contesti locali, li modificano ma a loro volte ne sono modificate. Per localizzarsi si indigenizzano attraverso il senso locale con cui si creano, quindi portano a nuovi significati. L'antropologia urbana contemporanea lavora in questa seconda ottica. Non vengono nemmeno eliminate le pratiche di resistenza, il tema è quello degli utilizzi imprevisti delle tecnologie *smart*. C'è una sorta di ambiguità tra l'incorporazione del paradigma *smart* in maniera quasi inconsapevole e dall'altra parte la persistente capacità di sviluppare delle logiche di contestazione».

Esistono realtà nello scenario globale in cui i luoghi vengono smaterializzati, Seoul sta creando una sua versione nel metaverso. Il senso della località può reggere anche quando le relazioni arrivano ad appartenere a universi virtuali?

«Io penso di sì, la *smart city* è l'integrazione delle Information and Communication Technologies (tecnologie dell'informazione e della comunicazione, *ndr*) nello spazio urbano. Ciò produce da una parte l'applicazione di queste tecnologie e della realtà aumentata alle città, e dall'altra parte la smaterializzazione degli spazi abitativi. Però tutto questo secondo me non porta a una scomparsa della dimensione della località, anche quando sembra che smaterializzi gli spazi. Nel nostro testo c'è un saggio di Fulvio Cozza sull'utilizzo delle *app* di incontri, che può sembrare quanto di più alienante e smaterializzante. Invece lui mostra come queste si intrecciano in maniera stretta con l'uso della città. Nel tentativo di creare delle relazioni intime ma distaccate si riflette la scelta dei luoghi da frequentare, che devono essere asettici e liberi dai legami con la vita quotidiana ma al tempo stesso simbolici. Quindi si scelgono, per esempio, luoghi di una romanità stereotipata, che permette di posizionarsi in certi immaginari che sono locali, caratteristici».

Il metaverso come salvezza dell'esistenza

A metà strada tra le Hawaii e l'Australia, Tuvalu è un'isola del Pacifico meridionale abitata da 11.925 persone. L'esistenza della piccola Nazione è minacciata dall'innalzamento del livello dei mari. Il ministro degli Esteri Simon Kofe ha proposto una soluzione radicale: trasferire Tuvalu dalla realtà al metaverso: «La nostra terra, il nostro oceano, la nostra cultura sono i beni più preziosi del nostro popolo e per tenerli al sicuro da ogni pericolo, qualunque cosa accada nel mondo fisico, li trasferiremo nel *cloud*».